

Im Getriebe integrierter Wärmetauscher

Die Erfindung betrifft ein Getriebe mit einem Wärme-  
5 tauscher nach dem Oberbegriff von Anspruch 1.

Bei modernen, hoch belasteten Fahrzeuggetrieben muss  
das Getriebeöl auf für das System unkritische Temperaturen  
gekühlt werden. Insbesondere in Gebieten mit einer hohen  
10 Umgebungstemperatur und bei Fahrzeugen, bei denen aus Grün-  
den der Geräuschreduzierung eine Kapselung des Getriebes  
vorgesehen ist, sind entsprechende Kühleinrichtungen in  
Form eines Wärmetauschers vorgesehen. Die Wärmetauscher  
werden in der Regel zur zusätzlichen Kühlung des Getriebe-  
15 öls eingesetzt, sie können aber während der Warmlaufphase  
des Getriebes auch zur Erwärmung des Getriebeöls Verwendung  
finden.

Die heute bekannten Wärmetauscher sind entweder Öl/  
20 Luft- oder Öl/Wasser-Wärmetauscher und werden als zusätzli-  
che Komponenten an geeigneter Stelle im Fahrzeug montiert.  
Öl/Wasser-Wärmetauscher können auch in den Motorkühlkreis-  
lauf des Fahrzeugs integriert sein.

25 Aus der DE-A-196 25 357 ist ein getriebe-integrierter  
Wärmetauscher bekannt geworden, bei dem der Wärmetauscher  
ein Teil des Getriebegehäuses darstellt. Die Wänden des  
Gehäuses sind teilweise von Rohren durchzogen, in denen Öl  
und Wasser zirkuliert und die Wärme des Öls an das Wasser  
30 abgegeben wird. Die Wasserleitungen selbst sind mit dem  
Fahrzeugkühler verbunden. Das Getriebegehäuse selbst stellt  
hier einen Teil des Wärmetauschers dar.

In der EP-B-0 785 379 ist ein Getriebekühlsystem beschrieben, das einen Wärmetauscher vorsieht, der offen im Ölsumpf des Getriebes liegt und die Wärme des ihn umgebenden Getriebeöls an das Kühlwasser des Fahrzeugmotors abgibt. Dazu ist der Fahrzeugkühler und die Kühlleitungen des Fahrzeugmotors mit dem Wärmetauscher verbunden. Das Getriebekühlsystem umfasst ein Getriebegehäuse, in dem die Getrieberäder untergebracht sind und das einen Ölsumpf für das Getriebeschmiermittel Öl definiert. Zumindest ein Teil der Getrieberäder rotiert innerhalb des Ölsumpfes. Im Ölsumpf des Getriebes kommt nur dasjenige Öl mit dem Wärmetauscher in Kontakt und kann seine Wärme an diesen abgeben, das sich in unmittelbarer Nähe des Wärmetauscher befindet. Eine gezwungene Führung des vorhandenen Öls im Getriebe an dem Wärmetauscher vorbei zur Abgabe der Wärme an diesen findet nicht statt. Auf eine solche Führung wird durch das Weglassen einer zur Führung geeigneten Pumpeinrichtung bewusst verzichtet.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Getriebekühlsystem effizienter zu gestalten.

Die Aufgabe wird gelöst durch ein Getriebe mit einem Wärmetauscher mit den Merkmalen des Anspruchs 1. Ausgestaltungen sind Gegenstand von Unteransprüchen.

Erfindungsgemäß weist ein Getriebe ein Getriebegehäuse auf, das einen Bereich umfasst, in dem Zahnräder rotieren. Das Getriebe weist auch einen Wärmetauscher auf, der in dem Getriebe erzeugte und an ein Getriebeschmiermittel übergebene Wärme aufnimmt und an ein Kühlmittel zum Abtransport der Wärme vom Getriebe weg abgibt. In dem Getriebegehäuse außerhalb des Bereichs, in dem die Zahnräder rotieren, ist

eine Vertiefung vorgesehen, die vom Getriebeschmiermittel durchströmt wird und in der der Wärmetauscher angeordnet ist.

5           Vorteilhafterweise stellt der Wärmetauscher ein separates Bauteil dar, das in die Vertiefung im Getriebegehäuse einsetzbar ist.

10           In einer besonders vorteilhaften Ausgestaltung wird die Vertiefung im Getriebegehäuse vom Getriebeschmiermittel auf der Saugseite einer das Getriebeschmiermittel fördernden Pumpe durchströmt.

15           Eine Ausbildungsform zeigt, dass auf der Saugseite der das Getriebeschmiermittel fördernden Pumpe ein By-Pass-Ventil vorgesehen ist, das eine Umgehung des Wärmetauschers bei Temperaturen des Getriebeschmiermittels unterhalb eines vorgegebenen Grenzwertes ermöglicht.

20           Zu Wartungs- und Montagezwecke ist der Wärmetauscher in der Vertiefung vorteilhafterweise von außerhalb des Gehäuses zugänglich. Eine Ausgestaltung zeigt den Wärmetauscher als Rohrbündel-Wärmetauscher.

25           In einer Ausgestaltungsvariante ist das Kühlmittel zum Abtransport der Wärme vom Getriebe mit einem Kühler außerhalb des Getriebes verbunden. Besonders vorteilhaft ist die Ausgestaltung dann, wenn das Kühlmittel zum Abtransport der Wärme vom Getriebe ein Kühlmittel im Kühlkreislauf eines  
30           Verbrennungsmotors ist, der das Getriebe antreibt.

Das Kühlmittel ist vorzugsweise eine auf Wasser basierende Flüssigkeit und das Getriebschmiermittel eine auf Öl basierende Flüssigkeit.

5        Durch vorteilhafte Ausführung und Anordnung der Kanäle  
für das Getriebschmiermittel bildet das Getriebegehäuse  
direkt das Gehäuse für den Wärmetauscher. Dadurch erfolgt  
eine Zwangsführung des gesamten geförderten Getriebe-  
schmiermittels über den Wärmetauscher. Hierdurch wird der  
10        Wirkungsgrad des Wärmetauschers verbessert und eine deut-  
lich kleinere und kompaktere Bauweise erreicht. Durch kurze  
Kanäle und einen großen Strömungsquerschnitt, die durch die  
konsequente Integration in das Getriebegehäuse dargestellt  
werden können, ergibt sich ein sehr niedriger Druckabfall.  
15        Zur Ölführung, Abdichtung und Befestigung sind nur einfache  
und kostengünstige Adaptionsteile notwendig. Einfache und  
bewährte Technik auch bezüglich des Anschlusses des Kühl-  
mittel ohne zusätzliche Abdichtungselemente ist gewährleis-  
tet.

20        Trotz des hohen Integrationsgrades ist eine einfache  
Nachrüstmöglichkeit und Demontierbarkeit ohne Demontage des  
gesamten Getriebes möglich. Die einfache Bauweise und weni-  
gen Schnittstellen erzeugen niedrige Herstellungskosten.  
25        Gleichzeitig wird ein sehr guter Schutz des Wärmetauschers  
vor Beschädigungen oder sonstigen mechanischen Einflüssen  
erreicht.

30        Die Erfindung wird anhand einer Zeichnung näher erläu-  
tert.

Es zeigen:

Fig. 1 eine schematische Darstellung eines Fahr-  
zeugs;

5

Fig. 2 einen Rohrbündelwärmetauscher;

Fig. 3 den Wärmetauscher nach Fig. 2 eingebaut;

10

Fig. 4 eine Ansicht des Getriebegehäuses und

Fig. 5 eine weitere Ansicht des Getriebegehäuses.

Die Fig. 1 zeigt eine schematische Darstellung eines  
Fahrzeuges 2 mit einem Antriebsmotor 4, der über eine Rei-  
bungskupplung 6 auf ein Getriebe 8 einwirkt. Das Getriebe 8  
ist über eine Abtriebswelle 10 mit einem Differenzial 12  
verbunden, das über je eine Halbachse 14 ein Fahrzeugrad 16  
antreibt. Die Reibungskupplung 6 wird von einem Aktuator 18  
betätigt, der über eine Signalleitung 20 mit einer Steue-  
rung 22 verbunden ist. Das Getriebe 8 wird von einem Ge-  
triebesteller 24 betätigt, der auf dem Gehäuse 26 des Ge-  
triebes angeordnet ist und der über eine Leitung 28 mit der  
Steuerung 22 verbunden ist. Im Gehäuse 26 ist ein Wärmetau-  
scher 30 eingesetzt, der über zwei Kühlmittleitungen 32  
und 34 mit dem Motor 4 und dessen Kühlmittel verbunden. Das  
aufgewärmte Kühlmittel wird in einem Fahrzeugkühler 36 her-  
untergeköhlt. Alternativ kann ein am Fahrzeug 2 montierter  
Kühler 38 mit dem Wärmetauscher 30 über die Kühlmittlei-  
tungen 40 und 42 verbunden sein, in dem dann das Kühlmittel  
des Wärmetauscher 30 heruntergeköhlt wird. Der Wärmetau-  
scher 30 ist mit einem Ölsumpf 64 und einer Ölpumpe 62 ver-  
bunden, die Öl zu Zahnrädern 66, 68 in einem Bereich des

Getriebegehäuses 26 führt. Bei Öltemperaturen unterhalb eines vorgegebenen Grenzwertes durchströmt das Getriebeöl nicht den Wärmetauscher 30, sondern wird durch ein By-Pass-Ventil 70 gepumpt, wodurch der Wärmetauscher 30 umgangen wird.

Die Fig. 2 zeigt den Wärmetauscher 30, der hier als ein Rohrbündelwärmetauscher ausgebildet ist. Die Einlassöffnung 44 ist mit der einen Kühlmittelleitung 32 verbunden und die Auslassöffnung 46 ist mit der anderen Kühlmittelleitung 34 verbunden.

Die Fig. 3 zeigt den Wärmetauscher 30 in das Getriebegehäuse 26 integriert. Der Wärmetauscher ist lediglich mit einem durch Dichtungsringe 48 und 50 abgedichteten Flansch 52 gehalten, der von einem Sicherungsring 54 gestützt wird. Dichtungsring 50 und Flansch 52 können mit dem Wärmetauscher 30 auch einteilig ausgebildet sein. Über die Öffnungen 44 und 46 gelangt Kühlmittel in das Innere des Wärmetauschers 30. In dem Getriebegehäuse 26 ist der Wärmetauscher 30 in einer Vertiefung 56 so angeordnet, dass das von der Ölpumpe 62 aus dem Ölsumpf 64 (Fig. 1) angesaugte Getriebeöl durch die Öleinlassöffnung 58 in die Vertiefung 56 eintritt und dort den Wärmetauscher 30 umströmen kann. Zwangsgeführt verlässt das Getriebeöl die Vertiefung 56 an der Ölauslassöffnung 60 wieder und wird in Richtung auf die Ölpumpe 62 abgesaugt.

Die Fig. 4 zeigt einen Ausschnitt aus dem Getriebegehäuse 26 mit der Öleinlassöffnung 58, der Ölauslassöffnung 60 und einer Einfüllöffnung 72 für das Getriebeöl. In der Vertiefung 56 ist der Wärmetauscher 30 positioniert, der von dem Flansch 52 und dem Sicherungsring 54 gehalten

Am Wärmetauscher 30 sind Einlassöffnung 44 und Auslassöffnung 46 für das Kühlmittel zu erkennen.

5 Die Fig. 5 schließlich zeigt einen Blick in die Vertiefung 56 bei ausgebautem Wärmetauscher. In der Vertiefung 56 sind deutlich die Öleinlassöffnung 58, die Ölauslassöffnung 60 und die Einfüllöffnung 72 für das Getriebeöl zu erkennen.

10 Durch diese Anordnung des Wärmetauschers 30 in einer Vertiefung 56 des Getriebegehäuses 26, durch die durch die Ölpumpe 62 das Getriebeöl zwangsweise geführt wird, wird eine optimale Kühlung des gesamten Getriebeöls erreicht.

15

Bezugszeichen

	2	Fahrzeug	62	Ölpumpe
5	4	Antriebsmotor	64	Ölsumpf
	6	Reibungskupplung	66	Zahnrad
	8	Getriebe	68	Zahnrad
	10	Abtriebswelle	70	By-Pass-Ventil
	12	Differenzial	72	Einfüllöffnung
10	14	Halbachse		
	16	Fahrzeugrad		
	18	Aktuator		
	20	Signalleitung		
	22	Steuerung		
15	24	Getriebesteller		
	26	Gehäuse		
	28	Leitung		
	30	Wärmetauscher		
	32	Kühlmittelleitung		
20	34	Kühlmittelleitung		
	36	Fahrzeugkühler		
	38	Kühler		
	40	Kühlmittelleitung		
	42	Kühlmittelleitung		
25	44	Einlassöffnung		
	46	Auslassöffnung		
	48	Dichtungsring		
	50	Dichtungsring		
	52	Flansch		
30	54	Sicherungsring		
	56	Vertiefung		
	58	Öleinlassöffnung		
	60	Ölauslassöffnung		



P a t e n t a n s p r ü c h e

1. Getriebe (8) mit einem Getriebegehäuse (26), das  
5 einen Bereich umfasst, in dem Zahnräder (66, 68) rotieren,  
und mit einem Wärmetauscher (30), der in dem Getriebe (8)  
erzeugte und an ein Getriebeschmiermittel übergebene Wärme  
aufnimmt und an ein Kühlmittel zum Abtransport der Wärme  
vom Getriebe (8) weg abgibt, dadurch g e k e n n -  
10 z e i c h n e t , dass in dem Getriebegehäuse (26) außer-  
halb des Bereichs, in dem die Zahnräder (66, 68) rotieren,  
eine Vertiefung (56) vorgesehen ist, die vom Getriebe-  
schmiermittel durchströmt wird und in der der Wärmetau-  
scher (30) angeordnet ist.

15 2. Getriebe (8) nach Anspruch 1, dadurch g e -  
k e n n z e i c h n e t , dass der Wärmetauscher (30) ein  
separates Bauteil darstellt, das in die Vertiefung (56) im  
Getriebegehäuse (26) einsetzbar ist.

20 3. Getriebe (8) nach Anspruch 1 oder 2, dadurch  
g e k e n n z e i c h n e t , dass die Vertiefung (56) im  
Getriebegehäuse (26) vom Getriebeschmiermittel auf der  
Saugseite einer das Getriebeschmiermittel fördernden Ölpum-  
25 pe (62) durchströmt wird.

30 4. Getriebe (8) nach einem der Ansprüche 1 bis 3, da-  
durch g e k e n n z e i c h n e t , dass auf der Saug-  
seite der das Getriebeschmiermittel fördernden Ölpumpe (62)  
ein By-Pass-Ventil (70) vorgesehen ist, das eine Umgehung  
des Wärmetauschers (30) bei Temperaturen des Getriebe-  
schmiermittels unterhalb eines vorgegebenen Grenzwertes  
ermöglicht.

5. Getriebe (8) nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass der Wärmetauscher (30) in der Vertiefung (56) zu Wartungs- und Montagezwecke von außerhalb des Gehäuses (26) zugänglich ist.

5

6. Getriebe (8) nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Wärmetauscher (30) als Rohrbündel-Wärmetauscher ausgebildet ist.

10

7. Getriebe (8) nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass das Kühlmittel zum Abtransport der Wärme vom Getriebe (8) mit einem Kühler (38) außerhalb des Getriebes (8) verbunden ist.

15

8. Getriebe (8) nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass das Kühlmittel zum Abtransport der Wärme vom Getriebe (8) ein Kühlmittel im Kühlkreislauf eines Verbrennungsmotors (4) ist, der das Getriebe (8) antreibt.

20

9. Getriebe (8) nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass das Kühlmittel eine auf Wasser basierende Flüssigkeit ist und das Getriebebeschmiermittel eine auf Öl basierende Flüssigkeit ist.

25

Zusammenfassung

Im Getriebe integrierter Wärmetauscher

5

10

15

Ein Getriebe (8) weist ein Getriebegehäuse (26) auf, das einen Bereich umfasst, in dem Zahnräder (66, 68) rotieren, und einen Wärmetauscher (30), der in dem Getriebe (8) erzeugte und an ein Getriebebeschmiermittel übergebene Wärme aufnimmt und an ein Kühlmittel zum Abtransport der Wärme vom Getriebe (8) weg abgibt. In dem Getriebegehäuse (26) außerhalb des Bereichs, in dem die Zahnräder (66, 68) rotieren, ist eine Vertiefung (56) vorgesehen, die vom Getriebebeschmiermittel durchströmt wird und in der der Wärmetauscher (30) angeordnet ist.

Fig. 3